VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Skarbu Państwa**
(nr 113)
z dnia 10 lipca 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Skarbu Państwa (nr 113)

10 lipca 2014 r.

Komisja Skarbu Państwa, obradująca pod przewodnictwem posła **Tadeusza Aziewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– projekt planu pracy Komisji na okres od 1 lipca do 31 grudnia 2014 r.,

– informację o aktualnej sytuacji i perspektywach działania PLL LOT S.A.

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Baniak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa wraz ze współpracownikami, **Marek Kachaniak** dyrektor Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Sławomir Grzelak** dyrektor Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Katarzyna Mętrak-Wacięga** dyrektor Departamentu Rynku Transportu Lotniczego Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Piotr Pełka** dyrektor Departamentu Monitorowania Pomocy Publicznej Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, **Sebastian Mikosz** prezes Zarządu Polskich Linii Lotniczych LOT S.A. wraz ze współpracownikami, **Elwira Niemiec** przewodnicząca Związku Zawodowego Personelu Pokładowego, **Robert Skalski** przewodniczący Związku Zawodowego Naziemnego Personelu Lotniczego, **Tadeusz Goć** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Pracowników Portów Lotniczych, **Stefan Malczewski** przewodniczący NSZZ „Solidarność" w PLL LOT S.A., **Robert Zieliński** przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie oraz **Henryk Zimakowski** przedstawiciel OPZZ, mniejszościowy akcjonariusz PLL LOT S.A.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Wiesław Kozioł** i **Iwona Kubaszewska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Szanowni państwo. Mamy kworum. Czekamy jeszcze na pana ministra Baniaka, który jest w drodze. Ma kłopoty komunikacyjne związane z pracami, które toczą się w Sejmie, więc pan minister dołączy do nas za chwilę.

Natomiast w międzyczasie chciałem otworzyć posiedzenie Wysokiej Komisji Skarbu Państwa. Serdecznie witam panie posłanki i panów posłów, a także zaproszonych gości. Dzisiaj w porządku dziennym mamy dwa punkty. Punkt pierwszy to jest rozpatrzenie informacji o aktualnej sytuacji i perspektywach działania Polskich Linii Lotniczych LOT S.A.; punkt ten przedstawia Minister Skarbu Państwa. Punkt drugi to rozpatrzenie projektu planu pracy Komisji na okres od 1 lipca do 31 grudnia – przedstawia przewodniczący Komisji.

Ponieważ czekamy na pana ministra, więc myślę, że mamy konsensus w gronie członków prezydium, aby zmienić porządek obrad. Zmienimy go w ten sposób, że zaczniemy od rozpatrzenia projektu planu pracy Komisji, po czym przejdziemy do punktu drugiego, gdy dołączy do nas pan minister. Czy są jakieś uwagi do porządku obrad? Nie słyszę. Zatem stwierdzam przyjęcie porządku.

Przystępujemy do realizacji punktu pierwszego – aktualnie pierwszego, a w materiale pisemnym, który państwo otrzymaliście, punktu drugiego – czyli do rozpatrzenia planu pracy Komisji na następne półrocze. Wszyscy państwo otrzymaliście propozycję przygotowaną przez prezydium. Ta propozycja to efekt mojej pracy jako przewodniczącego oraz pracy członków prezydium, jak też zgłoszeń, które wpływały ze strony członków Komisji.

W planie pracy mamy właściwie całe spektrum tematów, którymi regularnie zajmuje się Wysoka Komisja – począwszy chociażby od restrukturyzacji i prywatyzacji przemysłu obronnego. Planujemy posiedzenie poświęcone sytuacji stoczni morskich; chcemy,

aby ono było połączone z wizytacją – jest to kontynuacja wątku, który już pojawił się na posiedzeniu naszej Komisji. Chcemy zająć się aktualną sytuacją i perspektywami Giełdy Papierów Wartościowych, PGNiG S.A. i górnictwem. Także chcemy się zająć Lasami Państwowymi i na forum Wysokiej Komisji przedyskutować sytuację tego podmiotu.

Chciałem zapytać, czy są jakieś uwagi do przedstawionego Wysokiej Komisji projektu prezydium? Jeżeli nie ma uwag, to zapytam, czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia tego dokumentu? Nie słyszę. Zatem stwierdzam przyjęcie planu pracy i punkt, dotyczący rozpatrzenia projektu planu pracy Komisji, uznaję za zamknięty.

W tej sytuacji czekamy na pana ministra.

Głos z sali:

Będzie za pięć minut.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pięć minut? W takim razie ogłaszam pięciominutową przerwę, ale proszę o nieopuszczanie sali. Za pięć minut pojawi się pan minister i zajmiemy się Polskimi Liniami Lotniczymi LOT.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Przechodzimy do rozpatrzenia informacji na temat aktualnej sytuacji i perspektyw działania Polskich Linii Lotniczych LOT S.A.

Już jest pan minister. Witamy serdecznie. Przechodzimy do rozpatrzenia informacji na temat aktualnej sytuacji i perspektyw działania PLL LOT S.A. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Rafał Baniak:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Najmocniej przepraszam za swoje dziesięciominutowe spóźnienie. Jeśli będzie zgoda Wysokiej Komisji, to dokonałbym krótkiego wprowadzenia, natomiast w dalszej części posiedzenia poprosiłbym prezesa spółki o krótką prezentację.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Oczywiście.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Pozostalibyśmy do dyspozycji pań i panów posłów, jeżeli chodzi o dalsze informacje i odpowiedzi na państwa pytania.

Krótko o spółce. LOT jest linią lotniczą typu tradycyjnego. Posiada status wspólnotowego przewoźnika lotniczego w rozumieniu odpowiedniego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady. Na dzisiaj Skarb Państwa posiada blisko 68% akcji. Kontrolowane przez Skarb Państwa Towarzystwo Finansowe „Silesia" posiada nieco ponad 25% akcji. Pozostałych niespełna 7% akcji jest dzisiaj udostępnionych pracownikom.

Nie jest tajemnicą, że LOT działa na bardzo trudnym, konkurencyjnym, niskomarżowym rynku, który od kilku lat przechodzi głęboką przemianę. Z jednej strony rośnie wolumen pasażerów, a z drugiej strony dynamicznie rozwijające się linie niskokosztowe powodują, że właściwie każda tradycyjna linia lotnicza jest zmuszona do przejścia procesu restrukturyzacji. Dodatkowo Polskie Linie Lotnicze LOT, podobnie jak inne linie lotnicze, są wystawione na działanie szeregu czynników rynkowych, które w sposób obiektywny powodują, że sytuacja całej branży jest trudna. Mówię o cenach paliw, które w okresie 2009 – 2013 stale wzrastały, mówię o silnej konkurencji i presji na zmniejszanie cen oferowanych usług, a także o rosnących, pozapaliwowych, zewnętrznych kosztach operowania, konieczności uiszczania opłat za emisję dwutlenku węgla czy opłatach lotniskowych.

Odpowiedzią sektora na te wyzwania jest postępująca konsolidacja branży. Można tu przytoczyć najbardziej znane, popularne przykłady: to zgrupowanie się Air France z KLM, British Airways z Iberią, Lufthansy z Austrian Airlines czy Brussels Airlines ze Swissem. Trwają podobne procesy poszukiwania inwestora dla portugalskich linii

TAP czy włoskiej Alitalii, która w różnej formie przeszła szereg procesów restrukturyzacji. Zakładamy, że również w kierunku poszukania partnera powinien zmierzać docelowo LOT.

Aktualnie spółka przechodzi głęboką restrukturyzację, która ma jej przywrócić trwałą zdolność do konkurowania na rynku. Jest to proces trudny, proces kosztowny nie tylko pod względem finansowym, ale również pod względem kosztów społecznych, których mamy pełną świadomość.

Przypomnę, że w grudniu 2012 r. spółka otrzymała pomoc publiczną, która okazała się niezbędna w związku z drastycznym pogorszeniem się sytuacji spółki właśnie pod koniec roku 2012. Przyczyn tak trudnej sytuacji należy upatrywać zarówno po stronie samej spółki, ale też po stronie obiektywnych czynników rynkowych. Do głównych przyczyn zaliczyłbym dzisiaj zmniejszone wpływy jednostkowe z tytułu sprzedaży biletów, spowodowane presją cenową konkurentów, czyli – operatorów tradycyjnych oraz przewoźników niskokosztowych, które stanowią główną przyczynę trudności finansowych spółki.

Do istotnych przyczyn trudnej sytuacji należy też zaliczyć wzrost ceny paliwa w okresie 2009 – 2012, o którym wspomniałem; jest to poziom wzrostu o około 150%. Nie bez znaczenia były różnice kursowe. Negatywny wzrost kursu złotówki do dolara w 2012 r. – średnio o 14% – sprawił, że LOT tylko z tego tytułu musiał ponieść większe koszty paliwa na poziomie chyba 107 mln zł.

Wysokokosztowa flota samolotów. W szczególności LOT ponosi skutki niekorzystnych kontraktów na nabycie samolotów Embraer; kontraktów zawartych w 2003 r. i w 2007 r. Samoloty te dysponują mniejszą liczbą miejsc od tych typów samolotów, które są stosowane przez konkurencję LOT-u.

Kolejne punkty naszej diagnozy to brak elastycznej korelacji kosztów do przychodów, mało efektywny system sprzedaży, poziom zatrudnienia nieskorelowany z potrzebami spółki, jak też konieczność poniesienia skutków finansowych zamknięcia ze stratą transakcji terminowych, zawieranych od lipca 2007 r. Mówię tutaj o znanym zdarzeniu, czyli o tzw. opcjach paliwowych.

Na dzisiaj sytuacja spółki jest stabilna i wbrew doniesieniom niektórych mediów nie identyfikuję dzisiaj obaw, jeżeli chodzi o upadłość spółki – przynajmniej w dającej się przewidzieć przyszłości. To nie jest tylko i wyłącznie opinia Ministra Skarbu Państwa, ale jest to opinia potwierdzona audytem zewnętrznym. Wyniki wygenerowane przez LOT za 2013 r. wskazują bez wątpienia – i nie mówimy tutaj o sztuczkach księgowych – na poprawę wyników oraz na poprawę sytuacji w obszarze płynności finansowej. Audytowane sprawozdanie finansowe wraz z opinią biegłego rewidenta daje potwierdzenie poprawy sytuacji spółki.

Poprawę wyników potwierdza też fakt, że spółka nie wystąpiła dotychczas o drugą transzę pomocy publicznej. Przypomnę, że Minister Skarbu Państwa takiej zgody warunkowo udzielił. Udzielenie pomocy zgodnie z planem naprawczym było przewidywane w sierpniu 2013 r., a do dzisiaj taka konieczność nie zaistniała. Naszą intencją jest – i takie jest oczekiwanie Skarbu Państwa od zarządu spółki – żeby po pierwsze odsuwać ewentualny moment udzielenia pomocy. Na pewno chcielibyśmy odsunąć tę chwilę poza czas, kiedy Komisja Europejska wyda formalną decyzję, potwierdzającą zgodność planu restrukturyzacji ze swoimi regulacjami, ale też oczekujemy, żeby ta pomoc była mniejsza, niż była zapowiadana i deklarowana. Wysiłek nas wszystkich jest skoncentrowany na tym, żeby starać się uniknąć udzielenia pomocy, o ile to tylko będzie możliwe. To wymaga, powtórzę, olbrzymiego nakładu wysiłków po stronie spółki i nadzoru właścicielskiego.

Jeżeli chodzi o wyniki, to spółka zakończyła rok obrotowy 2013 przychodami z działalności podstawowej na poziomie 3,147 mld. Jest to niewielki spadek przychodów, powodowany wdrażanym systemem działań naprawczych w obszarze siatki połączeń lotniczych, a przede wszystkim koniecznością wdrożenia przez spółkę środków kompensujących w postaci ograniczenia działalności operacyjnej.

Koszty działalności podstawowej w 2013 r. to 3,151 mld zł. Jest to spadek rok do roku o blisko 9%, czyli widzimy wyższy spadek kosztów niż spadek przychodów. Spadek kosz-

tów jest w dużej mierze wynikiem wdrażanych w spółce inicjatyw naprawczych. Wynik działalności podstawowej, związany z realizacją przewozów lotniczych w 2013 r., wyniósł minus 3,8 mln zł. Mimo że jest to wynik ujemny, stanowi to jednak poprawę w okresie rok do roku o ponad 142 mln zł.

Rok obrotowy 2013 spółka zamknęła wynikiem na poziomie 25,8 mln zł, co stanowi poprawę w relacji rok do roku o kwotę ponad 425 mln zł. W roku bieżącym ciężko dokładnie prognozować, jakie będą wyniki, ale spółka przewiduje uzyskanie dodatniego wyniku finansowego z działalności podstawowej na poziomie około 70 mln zł. To zadanie ambitne, ale diagnozujemy, że jest ono jak najbardziej wykonalne.

Przypomnę, że w ministerstwie działa specjalny zespół, w którym udział biorą nie tylko przedstawiciele ministerstwa, ale też spółek, które są związane z rynkiem. Na cyklicznych spotkaniach analizujemy nie tylko samą realizację planu i wdrażanie inicjatyw, ale właśnie kwestię wyników, prognoz, bieżącej płynności. Na dzisiaj wydaje się, że na tej bazie – przy wytężonej pracy, przy realizacji inicjatyw zarówno po stronie kosztowej, jak i po stronie przychodowej – możemy zakładać, iż planowany wynik na poziomie około 70 mln zł jest możliwy do zrealizowania. Zresztą potwierdzają to pierwsze dane, jakie spółka na roboczo przedstawiła za pierwsze półrocze. Zakładamy, że uda się zrealizować te ambitne zamiary do końca roku.

Dzisiaj spółka koncentruje się na ciągłej restrukturyzacji. Czekamy na pozytywną decyzję Komisji Europejskiej. Decyzja ta jest istotna nie tylko dlatego, że chcemy zatwierdzić plan naprawczy; jest ona również istotna dlatego, że poprawi to sam wizerunek LOT-u wobec kontrahentów, instytucji finansowych, ale przede wszystkim wobec pasażerów, na czym zależy nam w sposób szczególny. Z radością przyjmujemy wczorajszą deklarację komisarza Joaquina Almunii, że Komisja w tej kadencji zamierza wydać decyzję pozytywną. Nie jest to moment do świętowania; jest to moment do jeszcze bardziej wytężonej pracy, do zdania sobie sprawy z tego, że to, czego udało się już dzisiaj dokonać w spółce w procesie naprawczym, ma sens i przynosi efekty. Jest to dla nas dodatkowe „paliwo" do dalszej mobilizacji. Wierzymy, że decyzja, która w najbliższych tygodniach nadejdzie z Brukseli, uwiarygodni to, co robimy, zarówno w oczach rynku, jak i pasażerów oraz kontrahentów.

Mamy nadzieję, że po otrzymaniu decyzji zarząd nie tylko będzie kontynuował proces naprawczy spółki, ale dokona także intensyfikacji prac nad strategią jej rozwoju. Mamy nadzieję, że zarząd wyjdzie poza horyzont czasu, zaczynający się w październiku 2015 r. – to jest założona w dokumencie data formalnego zakończenia procesu restrukturyzacji. Już dzisiaj w spółce – równolegle do tego teamu, który pracuje nad restrukturyzacją – pracuje team, którego celem jest przedstawienie w niedługim czasie planu rozwoju spółki. Ale o tym szerzej, jeżeli Wysoka Komisja i pan przewodniczący pozwoli, powie pan prezes Mikosz. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękujemy, panie ministrze. Zapraszamy pana prezesa Mikosza.

Prezes Zarządu Polskich Linii Lotniczych LOT S.A. Sebastian Mikosz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Przygotowując się do dzisiejszego posiedzenia pozwoliłem sobie także przygotować kilka plansz, żeby naświetlić państwu najważniejsze elementy tego, co obecnie jest głównym nurtem prac w firmie. Chcę też powiedzieć o tym, co stanowi główne obszary wyzwań i naszej bieżącej działalności.

Zacznę od tego, że jest mi naprawdę miło być tu akurat dzisiaj, ponieważ na skutek zbiegu okoliczności komisarz Almunia dał nam wczoraj bardzo silny, optymistyczny sygnał mówiąc, że będzie pozytywna decyzja, dotycząca planu restrukturyzacji. Jest to jeden z tych kroków milowych, na które czekaliśmy. Oczywiście nie mamy jeszcze decyzji, tak jak powiedział minister Baniak. Czekamy na to, co będzie zapisane w decyzji, ale jest to pierwszy i najsilniejszy tak pozytywny sygnał, mówiący od strony i formalnej, i biznesowej, że Komisja dostrzega efekty naszych wysiłków i działań, prowadzonych od kilkunastu miesięcy.

Chciałem powiedzieć o tym, co nas dzisiaj zajmuje i jakie są te elementy, które obecnie stanowią wynik wysiłku nie tylko zarządu, ale oczywiście całej załogi. Może o samej

strukturze własnościowej nie będę państwu przypominał; powiem tylko, że jako zarząd prowadzimy działania, zmierzające do znalezienia inwestora dla podniesienia kapitału LOT-u. Jest to jeden z projektów, który może uzyskać nowy wymiar po otrzymaniu oczekiwanej decyzji Komisji Europejskiej; kiedy przygotowywaliśmy materiał, to jeszcze nie wiedzieliśmy, że będzie taka zapowiedź.

Restrukturyzacja trwa cały czas i jest niejako drugim filarem; dotyczy ona zarówno sfery kosztów, jak i sfery przychodów, o których powiem. Oczywiście nasza pozycja rynkowa jest jeszcze dobra, ale ulega bardzo wielu zmianom i jest poddana ogromnej konkurencji, więc w związku z ograniczeniami możliwości rozwoju na razie walczymy o utrzymanie tego, co już jest.

Minister wspominał o planach na przyszłość. To jest niezwykle istotny element naszej pracy. Po wczorajszej zapowiedzi komisarza Almunii liczymy na to, że okres restrukturyzacji, czyli moment, do którego LOT-owi nie wolno otwierać nowych połączeń, ulegnie zakończeniu w III kwartale 2015 r. Oznaczałoby to dla nas, jeśli taka decyzja zostanie pisemnie potwierdzona, możliwość anonsowania nowych połączeń w tym roku i wykonywania tych połączeń po 1 listopada przyszłego roku. Oczywiście drastycznie zmieniłoby to naszą sytuację rynkową i mam nadzieję, że pozwoliłoby na zbudowanie już naprawdę trwałej rentowności.

Podstawowe fakty, o których warto powiedzieć – szczególnie w polskim Sejmie – są takie, że oczywiście działamy na rynku o bardzo dużym potencjale. Europa Środkowo-Wschodnia, czyli cała nasza okolica, nadrabia wiele lat zaległości, jeśli chodzi o zdolność do latania. Ponieważ społeczeństwa się bogacą i PKB *per capita* rośnie, to rośnie również możliwość lepszego wykorzystania tego rynku i przewiezienia znacznie większej liczby pasażerów. Niestety, ten rynek ma dzisiaj kilka ogromnych słabości, z którymi LOT będzie się musiał bardzo szybko zmierzyć.

Jest to rynek szalenie rozdrobniony pomiędzy bardzo dużą liczbę przewoźników. Dość powiedzieć, że w Europie w tej chwili funkcjonuje ponad 70 przewoźników, a w Stanach Zjednoczonych, które są troszeczkę większym rynkiem od rynku europejskiego, 80% rynku jest skoncentrowane w rękach czterech przewoźników. Jesteśmy w sytuacji, w której po prostu jest w Europie za dużo linii lotniczych.

Na tę sytuację nakłada się coś, co jest oczywiście dla nas jako spółki bardzo takie, powiedziałbym, nie fair i niesprawiedliwe. A mianowicie bardzo dobry wizerunek, ale również i nieograniczony dostęp do europejskiego rynku mają linie z krajów, które swoje linie całkowicie dotują. Zawsze trochę się uśmiecham, kiedy słyszę zachwyty nad liniami typu Emirates, Qatar Airways czy Etihad Airways, bo są to linie absolutnie w pełni dotowane przez swoje państwa; zresztą bardzo podobna sytuacja jest w przypadku Turkish Airlines, Singapore Airlines czy Aerofłotu. To są linie, które korzystają z naszych rynków w sposób bardzo nieograniczony, podczas gdy analogiczna sytuacja nie jest możliwa.

Oczywiście mamy też bardzo silny rozwój tzw. linii niskokosztowych, które we wszystkich portach, w tym w polskich, korzystają z różnych form tzw. dopłat marketingowych, bez których nie wykonują operacji do tych portów. A zatem jesteśmy w sytuacji, w której jesteśmy poddani gigantycznej presji konkurencyjnej. Tłumaczymy się z każdej złotówki, a w tym samym czasie obok nasi konkurenci rozwijają się, działając na trochę innych warunkach.

Jeżeli chodzi o główne założenia planu restrukturyzacji, to jesteśmy na takim rynku, na jakim jesteśmy. Pierwszym celem zarządu i całej załogi jest oczywiście powrót do trwałej rentowności, tworzenie wartości dodanej. Chcielibyśmy bardzo, żeby LOT przestał być firmą, wokół której są turbulencje finansowe. Chcielibyśmy, aby LOT był firmą, która wykorzystuje swój potencjał na rynku polskim – chociażby dlatego, że jesteśmy rynkiem, który najszybciej rośnie w tym regionie.

Długo oczekiwany samolot Boeing 787. Mamy ich w tej chwili sześć – 30 kwietnia odebraliśmy szósty. Jak wielokrotnie mówiłem, była to bardzo dobra decyzja o zakupie. Samolot był opóźniony, ale dzisiaj coraz lepiej się sprawdza operacyjnie. Przynosi nam coraz więcej korzyści i to nie tylko od strony kosztowej – wiem, że o tym dużo mówiono – ale pozwala nam przede wszystkim walczyć o pasażerów, którzy są gotowi płacić więcej

za bilety. Chodzi o tzw. wysokomarżowych pasażerów klasy biznes. Efekty tego działania widzimy już na co dzień.

Siatka i rozwój hubu w Warszawie. Tutaj zrobiliśmy bardzo dużo zmian, jeśli chodzi o systemy fal, o zamknięcie nierentownych połączeń. *De facto* już od kilkunastu miesięcy wdrażamy ten plan, który został złożony do Komisji, a o którym KE wspomniała, że się na niego zgodzi. W związku z tym ten plan jest już w dużej mierze zaawansowany.

Oczywiście pracujemy nad takimi elementami, jak wspieranie naszej marki nie tylko na rynku polskim. Proszę pamiętać, że połowa naszych pasażerów nie kupuje biletów w Polsce, tylko poza Polską, więc jest to dla nas bardzo istotne, żeby być obecnym na rynkach międzynarodowych.

Wprowadziliśmy całą serię nowych usług, które mają generować po prostu przychody o wyższej marży – po to, żeby spółka mogła konkurować nie tylko ceną biletów, ale i możliwością oferowania innych usług. Chociażby są to usługi na rynku czarterowym, na który wróciliśmy dzięki Dreamlinerowi czy czartery zimowe. W tym roku wykonamy 12 destynacji do bardzo egzotycznych miejsc. Także istotny jest rozwój spółki-córki, cyzli touroperatora LOT Travel. Jesteśmy w trakcie budowania bardzo wielu nowych inicjatyw.

Jeśli chodzi o sam plan restrukturyzacji, to może powiem, jaka jest kolejność tego, co się wydarzyło i jaka jest sytuacja, w której jesteśmy. Otrzymaliśmy pomoc publiczną, tzw. ratunkową, w grudniu 2012 r. Pomoc ta spowodowała konieczność wdrożenia środków kompensacyjnych. Nie jest to nic innego, jak swoisty rodzaj mandatu za otrzymanie pomocy publicznej, bo Komisja uznaje to za zaburzenie konkurencji. W związku z tym musieliśmy zamknąć 16% naszego oferowania, czyli zmniejszyć tzw. pasażerokilometry. W konsekwencji spadł nam udział w polskim rynku, co jest podwójnie bolesne. Po pierwsze dlatego, że spadał już od kilku lat, a po drugie dlatego, że nie możemy wykorzystać potencjału wzrostu tego rynku.

Najtrudniejszą decyzją – była to decyzja najmniej bolesna ze strony strategii, ale bardzo bolesna wizerunkowo – było zamknięcie wszelkich zagranicznych połączeń z portów regionalnych. W tej chwili pracujemy nad strategią budowy nowej siatki na przyszły rok i zaczynamy powoli spotkania z portami regionalnymi, żeby popracować nad tym, jak moglibyśmy być obecni w ramach strategii rozwoju w portach poza Warszawą. To jest bardzo ważny element, wynikający chociażby z faktu, że właśnie wspomniane linie, tzw. linie niskokosztowe, bardzo się już tam rozgościły.

Jeśli chodzi o wyniki finansowe, to tutaj pan minister wspominał właśnie o cyklu 2008 – 2009, kiedy był kryzys hedgingowy, ale również kryzys paliwowy. W każdym razie z wyniku na działalności podstawowej, czyli minus 140 mln zł i minus 400 mln zł, mieliśmy zatwierdzony przez audytora i ogłoszony wynik na działalności podstawowej minus 4 mln zł. To był wynik znacznie lepszy od tego, który planowaliśmy już w planie restrukturyzacji, złożonym do Komisji. Wynik netto to plus 26 mln zł. Oczywiście jest to wynik niewystarczający do uzyskania autonomii gotówkowej, czyli do swobodnego budowania takiej ilości gotówki, żeby spółka była w stanie nie korzystać z drugiej transzy, ale jest to wynik, który pokazuje, mam nadzieję, trwałą tendencję wzrostową.

Na tym slajdzie chciałem tylko pokazać poprawę wyniku operacyjnego – w stosunku do planu restrukturyzacji to poprawa o 138 mln. Myśmy bardzo, bardzo, bardzo dokładnie te różnice wyjaśniali KE. Tłumaczyliśmy, skąd się wzięła poprawa poszczególnych wyników i dzięki czemu udało się uzyskać taki efekt. W stosunku do wyniku netto była to poprawa o 222 mln. W rezultacie również dzięki temu – wiem, że to nie zawsze było jasne – jesteśmy w stanie konsekwentnie odsuwać skierowanie wniosku do naszego właściciela o przyznanie drugiej transzy pomocy. Jest to dla nas oczywiście bardzo dobre, dlatego że im mniej pomocy, tym mniej cięć siatki, tym mniej konieczności dalszej redukcji.

Jeśli chodzi o 2014 r., to chcielibyśmy, aby konsekwentnie pokazywać poprawę z kwartału na kwartał, ale podtrzymujemy cały czas prognozę, że wynik na działalności podstawowej, czyli z samego latania, wożenia pasażerów, powinien oscylować w okolicach 70 mln zł. Jest to dla nas niezwykle trudne do uzyskania, ponieważ zmniejszyliśmy oferowanie, więc musimy *de facto* za pomocą mniejszej ilościowo oferty osiągnąć lepszy wynik. Stąd się zresztą wziął tytuł mojej prezentacji, bo pomimo pozytywnych sygnałów – czy powiedziałbym, że optymistycznych – rok ten jest dla nas rokiem niezwykle

trudnym. Niemniej jednak, tak jak żeśmy się zobowiązali w planie restrukturyzacji, podtrzymujemy tę prognozę. Teraz – po otrzymaniu wyników czerwca – wydaje nam się, że jesteśmy w stanie znaleźć się bardzo blisko osiągnięcia zaplanowanego rezultatu. Oczywiście jest jeszcze przed nami pół roku.

Jeśli chodzi o pozycję gotówkową, to tak, jak wspominałem przed chwilą, ma ona u nas cykl zamkniętej wymiany: pieniądze *versus* kompensacja. Dlatego bardzo, bardzo silnie staramy się ograniczyć kwotę drugiej transzy do tzw. niezbędnej i minimalnej wysokości oraz odsunąć ją w czasie tak dalece, jak się tylko da. Z bardzo prostej przyczyny – KE jest w stanie zaakceptować mniejsze środki kompensacyjne i np. krótszy czas, jeżeli tylko weźmiemy mniejszą drugą transzę. Teraz to jest absolutnie naszym pierwszym celem; teraz, kiedy wiemy, że plan restrukturyzacji raczej zyskuje przychylność.

Chciałem państwu pokazać kalendarz. Nie wiedziałem, że wczoraj nastąpi taka zmiana. Taki jest kalendarz wydarzeń, jakie miały miejsce w naszych relacjach z KE. Ostatnie spotkanie pana ministra Karpińskiego z komisarzem Almunią, dotyczące LOT-u, miało miejsce 11 kwietnia. Między tym spotkaniem a wczorajszą zapowiedzią decyzji było oczywiście całe mnóstwo spotkań roboczych, wymiany bardzo dużej ilości dokumentów. A wczoraj komisarz Almunia zapowiedział, że LOT otrzyma pozytywną decyzję. Co w tej decyzji będzie, to oczywiście jeszcze tego nie wiemy, ale zgodnie z tym, co również pan komisarz powiedział, możemy się jej spodziewać w ciągu kilku tygodni.

Jest to bardzo dobra wiadomość, ponieważ oznacza, że zawarte w tej decyzji elementy będziemy już mogli uwzględnić w planie rozwoju, czyli w strategii. Na razie, zgodnie z informacjami jakie mamy, podtrzymujemy ten ostatni punkt, którym jest koniec okresu planu restrukturyzacji – czyli to, o co wnioskowaliśmy, aby LOT mógł otwierać i wykonywać nowe połączenia od końca 2015 r.

Dochodzę do końca tego kalendarza. Tutaj nasza praca zazębia się trochę, tak jak pokazują te dwie strzałki na dole. Musimy kontynuować restrukturyzację; zresztą restrukturyzacja jest działaniem, które w mojej ocenie w linii lotniczej nigdy się nie kończy, bo kiedy kończy się jeden program, to ze względu na niezwykle dynamicznie zmieniające się warunki *de facto* zaczyna się nowy. A zatem wszystkie te inicjatywy były pierwszą falą naszych inicjatyw, związanych z powrotem do rentowności. Jeśli dostaniemy zgodę Komisji i uwzględni ona rok 2015, to będziemy chcieli jako zarząd zaprezentować Radzie Nadzorczej nową strategię, która będzie strategią oczywiście uwzględniającą możliwość rozwoju. Będzie to pięcioletnia strategia i chcemy ją zaprezentować jeszcze w tym roku po to, żebyśmy mogli zaanonsować otwieranie niektórych połączeń już w 2014 r. oraz wykonywanie ich w roku przyszłym.

Wiąże się to oczywiście z koniecznością, o czym minister wspominał, zakupu nowej floty – innej floty. Flota, którą mamy, była dostosowana do zupełnie innych warunków rynkowych. Tak naprawdę jest OK, jeśli chodzi o flotę szerokokadłubową, czyli o Dreamlinery; z małą flotą, czyli z Bombardierami, też jest OK, ale mamy bardzo duże braki, jeśli chodzi o flotę środka, czyli najkrócej mówiąc, jest to wybór między Boeingiem a Airbusem. Jesteśmy w trakcie bardzo dużej ilości spotkań z producentami i rozmawiamy o tym, jakiego typu samoloty moglibyśmy pozyskać i na jakich warunkach finansowych. To oczywiście jest jednym z fundamentalnych elementów kosztowych biznesplanu, który będzie częścią strategii.

Jesteśmy zatem skoncentrowani na tym, żeby ten rok zakończyć zapowiadanym czy też prognozowanym zyskiem, a jednocześnie rozpocząć bardzo intensywny rozwój firmy. Jest to potrzebne, żebyśmy byli w stanie skorzystać z potencjału i naturalnego rynku, na którym jesteśmy.

Bardzo dziękuję za uwagę i oczywiście pozostaję na sali. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Na początku zabiorą głos parlamentarzyści. Zgłosił się pan poseł Seliga. Bardzo proszę.

Poseł Dariusz Seliga (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Mam pytanie do pana prezesa. Chciałbym spytać o usługi zewnętrzne. Czy firma korzysta z usług zewnętrznych, takich jak audyt,

doradztwo podatkowe, biznesowe, transakcyjne? Chciałbym też przy tej okazji spytać, jak rozwija się sprawa z firmą Ernst &Young? Czy sprawa, która była w sądzie, już się zakończyła? Z tego, co wiem, wynika to, że spółka LOT procesowała się z tą firmą o kilka milionów złotych.

Też chciałbym spytać o spojrzenie na tę sprawę pana ministra i resort, jeśli mogę. Rozumiem, że jeśli spółka ma zarząd, to on m.in. za restrukturyzację tej spółki bierze też po prostu wynagrodzenie. A zatem jaką filozofią jest być prezesem czy członkiem zarządu i kupić tę usługę na zewnątrz za kilka milionów złotych? To tak z ciekawości pytam. Proszę odpowiedzieć tak, jak laikowi. Prosiłbym o taką odpowiedź. Dziękuję bardzo.

Jeszcze chciałem spytać o jedno, panie przewodniczący. Jeżeli korzysta się z tego typu firm zewnętrznych, no to daje się im wszystkie możliwe dane, a czasami są to wrażliwe dane. Czy to też nie wpływa na działalność spółki, jeśli dochodzi do zakupu tego typu usługi od firmy zewnętrznej? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Kwiatkowski będzie kolejnym mówcą. Proszę bardzo.

Poseł Adam Kwiatkowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Chciałem po pierwsze zapytać pana ministra, co pan o tym sądzi – bo na jednej z ujawnionych taśm minister skarbu mówi o PLL LOT. To jest cytat o tym, co pan nadzoruje: „On ma same takie syfy – LOT, Stocznia Gdańska, Polimex". Chciałem się dowiedzieć o pana zdanie na ten temat. Rozumiem, że panu ministrowi może być trudno komentować słowa swojego przełożonego, ale to w jakiś sposób odbiega od tego, co państwo mówią i moim zdaniem rzuca na tę firmę nie najlepszy obraz. To jest zresztą rozmowa, w której uczestniczy nie tylko minister skarbu, ale jednocześnie jeszcze jeden wiceminister skarbu. Od tego chciałbym zacząć.

Po drugie chciałem zapytać pana ministra o jeszcze jedną kwestię. Otóż to jest tak, że z jednej strony słyszymy informacje o tym, iż sytuacja LOT-u jest coraz lepsza. Skądinąd to dobrze, że to słyszymy, jednak z drugiej strony mamy sytuację – jak wynika z tego, co wiemy i z tego, co doniosły media – że audytor badający sprawozdanie finansowe spółki wskazał na poważny ubytek kapitału spółki i wzrost jej zadłużenia. Chciałem się zapytać, jak pan minister odnosi się do tego? A jeśli pan prezes uzna to za stosowne, to jak pan prezes mógłby to skomentować?

Co za tym idzie, chciałem się zapytać, czy LOT jest w stanie regulować na bieżąco zobowiązania finansowe i czy ta druga transza, która zostanie uruchomiona już po formalnej zgodzie Komisji, jak rozumiem, ma służyć właśnie spłatom tych zobowiązań, które powstają? Jaka jest w ogóle dzisiaj kwota czy rząd wielkości kwoty, którą państwo zamierzacie w drugiej transzy wesprzeć PLL LOT z pomocy publicznej?

Jeszcze raz chciałem podkreślić to pytanie – z czego wynika wzrost zobowiązań spółki na koniec roku o 0,5 mld zł? Z medialnych informacji wynika, że ten wzrost przekroczył już 3,5 mld zł.

Chciałem się jeszcze zapytać, panie ministrze, czy w sprawozdaniu finansowym spółki – czy za rok ubiegły, czy za 2012 r. – jest uwzględniona wartość znaku towarowego firmy? A jeśli tak, to gdzie ona jest uwzględniona? Pytam, bo to już jest tak naprawdę jedna z ostatnich rzeczy, która pozostała w rękach LOT-u.

Wreszcie chciałem się zapytać – również w kontekście wypowiedzi pana prezesa – czy firma już się uporała z problemami różnych bakterii? Zgodnie z tym, co donosiły media, bakterie były w różnych samolotach, a szczególnie w Dreamlinerach – na których dziś, jak rozumiem, opiera się rozwój spółki. Tak przynajmniej donosiły media. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Zubowski zabierze teraz głos. Bardzo proszę.

Poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, panie prezesie. Tych pytań będzie kilka, więc pozwólcie państwo, że posłużę się też notatkami. W pierwszym pytaniu odniosę się do wypowiedzi pana ministra Baniaka. Otóż wspominał pan o niekorzystnych skutkach, jakie zostały spowodowane przez zmiany na rynku walut, wzrost kosz-

tów euro i dolara. Rozumiem, że dla linii lotniczych najbardziej istotnym czynnikiem cenotwórczym są koszty paliwa. Natomiast z tego, co mi też wiadomo, to przecież państwo jako spółka możecie zabezpieczać się poprzez odpowiednie transakcje giełdowe przed tego typu sytuacjami. Rozumiem, że robią to inne firmy. Pytanie brzmi: dlaczego nie robi tego LOT w taki sposób, w jaki to powinno być zrobione?

Przypomnę też państwu, że zgodnie z raportem Najwyższej Izby Kontroli to m.in. albo nieodpowiednie zachowania osoby, odpowiedzialnej za zabezpieczenie w kontraktach giełdowych cen paliw, albo brak takiej osoby – bo była też taka informacja w raporcie NIK – spowodowała, że LOT znajduje się w takiej sytuacji, w jakiej się znajduje. Prosiłbym o wyjaśnienie, kto jest za to odpowiedzialny i w jaki sposób ta osoba została wybrana? Mam nadzieję, że lepiej niż wtedy, kiedy mówił pan o roku 2007.

Druga rzecz to kwestie związane z Dreamlinerami. Rozumiem, że spółka otrzymuje od Boeinga odszkodowanie za to, że te samoloty nie mogły być użyte w planowanym czasie i jest to jak najbardziej normalne. Rozumiem też, że państwo musieliście po prostu zastąpić je innymi maszynami. Moje pytanie jest takie: czy odszkodowanie od Boeinga pokrywa również koszty eksploatacji i wynajmu nowych maszyn? Ponieważ zostaliście jako spółka postawieni pod ścianą, to zakładam, że nie mając wyboru, musieliście się zgodzić na takie warunki, jakie przedstawiła ta firma, która dostarczyła maszyny zastępcze. Pytanie brzmi zatem: czy LOT musiał do tego dokładać z tego powodu, że Dreamlinery nie latały wtedy, kiedy miały latać?

Kolejne pytanie dotyczy kosztów, związanych z wynagrodzeniami. W 2009 r. udział kosztów pracy w kosztach ogólnych LOT wynosił 14,8%. W kolejnych latach ten wskaźnik był zmniejszany i w 2013 r. osiągnął około 8,5%. Obniżki spowodowały, że generalnie w ciągu kilku lat oszczędności wynosiły: w 2010 r. – 45,5 mln zł, w 2011 r. – 57,3 mln zł, w 2012 r. – ponad 92 mln zł, a w 2013 r. – 103 mln zł. Łącznie przez cztery lata zmniejszono koszty wynagrodzeń pracowników o około 300 mln zł, tak? Natomiast zwiększyły się wynagrodzenia kadry kierowniczej; to jakaś dziwna zależność. Prosiłbym o informację, jak i o ile one się zwiększyły, a także – na jakiej podstawie. Jak rozumiem, zostało to wykonane też m.in. na podstawie decyzji Ministerstwa Skarbu Państwa z 2014 r. Ile obecnie wynosi wynagrodzenie członków zarządu i prokurentów w PLL LOT?

Kolejne pytanie także dotyczy polityki zatrudnienia. Otóż czeska prasa bardzo krytycznie wyrażała się o kilku menadżerach, zwalnianych przez inwestora z Korei Południowej, który nabył udziały w linii CSA. Panowie – przepraszam, jeżeli przekręcę nazwiska – pan Jirzi Marek i pan Krasimir Tanew Walkow zostali zmuszeni do opuszczenia CSA z powodu złego zarządzania i niezadowolenia reprezentantów współwłaścicieli, czyli Korean Air. Przewoźnik skrytykował chaotyczne otwieranie i późniejsze zamykanie połączeń, a także sprzedaż biletów lotniczych poniżej kosztów oraz dodatkowo „polepszanie cyfr" poprzez bilety pracownicze. Obaj ci panowie natychmiast znaleźli pracę w PLL LOT na wysokich kontraktach i na eksponowanych stanowiskach w pionie sprzedaży. Biorąc pod uwagę, że wcześniej pracowali w upadłym Malevie, to na jakiej podstawie państwo zdecydowaliście się na zatrudnienie tych fachowców? Chyba że te medialne informacje z Czech są nieprawdziwe i chcielibyście je sprostować; natomiast jeżeli są one prawdziwe, to nie jest to chyba zbyt chlubna karta dla LOT-u.

Panie przewodniczący, mam więcej pytań, ale nie chcę zasypywać nimi od razu naszych gości. Rezerwuję sobie prawo do zadania pytań później.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Proszę zasypywać. Wolę w ten sposób.

Poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Boję się, że później nie będzie można ich odgruzować.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Teraz zabierze głos pan poseł Warzecha. Bardzo proszę.

Poseł Jan Warzecha (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie prezesie. Chciałem otrzymać odpowiedź na pytanie, czy spółka przygotowała długoterminową strategię linii, zapowiadaną wie-

lokrotnie i od dawna przez pana prezesa Sebastiana Mikosza? Jeśli tak, to czy można się z tą strategią zapoznać? Jakie są jej podstawowe tezy, dotyczące profilu działalności, rozwoju siatki połączeń, floty itd.?

A drugie pytanie dotyczy czynnika ludzkiego. Oprócz usunięcia z pracy liderów związkowych, związanych z PLL LOT, spółka wytacza tymże liderom i związkom zawodowym sprawy sądowe o rzekome naruszenie dóbr osobistych i te sprawy potem tak *de facto* przegrywa. Jakie koszty poniósł LOT w okresie od października 2011 r. do czerwca 2014 r. w związku ze sprawami sądowymi przeciwko związkom zawodowym, liderom związkowym i spółce pracowniczej LOT Air sp. z o.o.? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Kolejną osobą będzie pan poseł Małecki. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Dziękuję bardzo. Mam następujące pytania. Czy już zostały uzupełnione stanowiska w zarządzie i Radzie Nadzorczej? Chodzi o stanowiska z wyboru pracowników. A jeżeli nie zostały jeszcze uzupełnione, to jaki jest dokładny powód tej sytuacji, że są wakaty na tych stanowiskach? Czy nie mamy tu do czynienia za złamaniem przepisów ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji oraz ze złamaniem statutu LOT-u? Jeżeli dobrze pamiętam, to te stanowiska wakują od stycznia tego roku. Jeżeli jeszcze nie są uzupełnione, to proszę o kalendarz uzupełnienia składu zarządu i składu Rady Nadzorczej.

Proszę także o informację, czy spółka planuje jeszcze kolejne zwolnienia pracowników. Jeżeli LOT planuje zwolnienia pracowników, to czy będą to zwolnienia grupowe i jakie grupy zawodowe zostaną objęte tymi zwolnieniami?

Chciałbym też dowiedzieć się, jak LOT zamierza wykorzystać nadwyżkę samolotów przy planowanej siatce połączeń. Jaki plan ma zarząd w tym zakresie? Kiedy zostaną wynegocjowane stawki ACMI z EuroLotem?

Mam także pytanie, dotyczące ewentualnej współpracy LOT ze spółką Cam Media. Czy LOT współpracował z Cam Media i czy zlecał tej spółce jakieś zadania? Jeśli tak, to jakie to były zadania, za jakie wynagrodzenie i od kiedy? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, panie pośle. Pan poseł Zbrzyzny ma głos. Bardzo proszę.

Poseł Ryszard Zbrzyzny (SLD):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie prezesie, jestem zawiedziony informacją czy zakresem informacji, którą uzyskaliśmy jako posłowie sejmowej Komisji Skarbu Państwa, ponieważ taką informację to moglibyśmy sobie odczytać, śledząc doniesienia prasowe. Śmiem twierdzić, że byłyby bardziej obszerne i bardziej analityczne, niż to wynika z tego materiału, który został nam dostarczony przed posiedzeniem Komisji Skarbu Państwa.

Powiem tak – jeżeli mamy się w ten sposób zajmować różnymi gałęziami przemysłu czy konkretnymi spółkami, kontrolowanymi przez Skarb Państwa, to lepiej by było, gdybyśmy się w ogóle tym nie zajmowali, bo to jest tylko odfajkowanie problemu. Także mówię to w kontekście przygotowywanego planu pracy na kolejną część 2014 r., bo tam też jest parę poważnych wyzwań. Jeżeli oczywiście to będzie w taki sposób oprzyrządowane materiałami, to myślę, że powinniśmy sobie dać z tym spokój. Ale nie powinniśmy sobie dać spokoju i powinniśmy poważnie traktować to, co robimy. Powinniśmy także być poważnie traktowani przez tych, którzy mają obowiązek informowania sejmowej Komisji Skarbu Państwa – oczywiście w takim zakresie, do jakiego została ta Komisja powołana.

Powiem, że ten materiał ma charakter wyłącznie publicystyczny, a nie analityczny – a takiego bym oczekiwał. Pokazanie jakiegoś tam wycinka z działalności ważnej spółki Skarbu Państwa, spółki ważnej dla naszej gospodarki, jaką jest niewątpliwie LOT, jest traktowaniem tematu, jak powiedziałem, tylko i wyłącznie statystycznie i ogólnikowo, bowiem tu jest potrzebna głębsza analiza. Z głębszej analizy wynika jedno – nie jest tak różowo, jak tu pan prezes Mikosz rysuje przyszłość tejże spółki.

Mamy bowiem w tym ostatnim okresie – a może więcej niż w ostatnim okresie – poważny ubytek kapitału. Tak właściwie to już mamy ujemne kapitały własne; a z czym

to się wiąże, to pewnie doskonale państwo wiecie. Mamy rosnący dług. Mamy rosnące zadłużenie, mimo że wykreowano – mam nadzieję, iż nie księgowo – 25 mln zł zysku. Taki zysk przy obrotach ponad 3 mld zł – to powiem, że w ogóle nie ma o czym mówić. To jest żaden zysk. To tylko chyba ku pokrzepieniu serc wykazano, że nie ma ujemnego wyniku, a tak właściwie 25 mln zł to jest wielkość błędu statystycznego przy tak dużych przychodach firmy.

Rosną zobowiązania krótkoterminowe. EBITDA mimo tego, że jest wyższa, niż to miało miejsce w poprzednim roku i sięgnęła astronomicznej kwoty 312 mln zł, to jest nadal 12 razy więcej niż zadłużenie spółki. A więc to jest 1200% do EBITDA zadłużenia spółki. Czy to jest wielkość bezpieczna, czy nie? Myślę, że doskonale państwo wiecie, iż nie jest to wielkość bezpieczna.

Oczywiście pan prezes mówi, że na razie pomoc publiczna jest niepotrzebna. Dopiero bym się dziwił, gdyby w lipcu i w sierpniu, kiedy są żniwa przewozowe, była potrzebna pomoc publiczna. Gdyby rzeczywiście tak było, to już w ogóle byłoby tragicznie. Pewnie ta pomoc publiczna będzie potrzebna w dalszej części roku, kiedy pojawią się kłopoty z realizacją zobowiązań na rzecz kontrahentów.

A zatem nie jest tak wesoło czy tak różowo, jak mogłoby się wydawać – tym bardziej, że zadłużenie wzrosło w ostatnim roku o pół miliarda złotych. Pół miliarda, a nie pół miliona. Pół miliarda złotych, a więc być może mamy tu do czynienia z rolowaniem zobowiązań – i pewnie tak jest. Oczywiście z tym się wiążą rosnące koszty, bo nikt za darmo nie pozwoli sobie przesuwać terminów płatności. Oczywiście statystycznie to wtedy ładnie wygląda, bowiem płacimy na bieżąco – tylko oczywiście po zrolowaniu zobowiązań w stosunku do największych wierzycieli. Największymi wierzycielami, jak wszystko na to wskazuje, są spółki kontrolowane przez Skarb Państwa. A zatem zaczyna to dosyć ciekawie wyglądać, bowiem te trudności finansowe przenoszą się na inne podmioty, kontrolowane przez Skarb Państwa, albowiem brak przychodów czy w spółce Orlen, czy w Lotosie, czy w Portach Lotniczych spowoduje trudności płatnicze w tychże spółkach itd., itd.

Teraz kolejna sprawa. Myślę, że jest to sprawa bardzo istotna, o której tu moi przedmówcy także mówili, ale może w nieco węższym zakresie. Chciałem powiedzieć, że pan prezes Mikosz w historii ostatniego dziesięciolecia LOT-u odegrał ważną rolę, bo nie po raz pierwszy jest prezesem tejże spółki. Zasłynął także z tego, że łamie w sposób notoryczny – powiem wprost, że jest to już recydywa – prawa związkowe. Robi to bezkarnie, co dla mnie jest zaskakujące. Te słowa adresuję do Ministra Skarbu Państwa. Przypomnę, że w Sejmie na plenarnym posiedzeniu, kiedy był podnoszony temat nieuzasadnionego zwalniania z pracy działaczy związkowych, pan minister Gawlik – a więc pański poprzednik, panie ministrze Baniak – powiedział, że na razie sprawa jest w sądzie. Dodał, że jak będą rozstrzygnięcia korzystne dla tych, którzy zostali dyscyplinarnie zwolnieni z pracy, to zostaną wyciągnięte stosowne konsekwencje w stosunku do zwalniającego – czytaj: wobec prezesa Mikosza. I co? Jakieś kroki zostały podjęte? Nie.

Pan Sebastian Mikosz, przychodząc po raz wtóry do tejże firmy, znowu zwolnił z pracy kolejnych działaczy związkowych i znowu przegrał sprawy w sądach. Teraz skorzystał z innego modelu. Model polega na tym, że pan prezes zakłada sprawy cywilnoprawne i nęka tym samym i działaczy związkowych, i także niektórych akcjonariuszy, którzy mają określone oczekiwania w stosunku do spółki, której są współwłaścicielami.

Czy taki model dialogu społecznego będzie dalej tolerowany w tej spółce? Czy taki model dialogu społecznego jest standardem pana Sebastiana Mikosza? Jeżeli tak jest, to powiem, że my z takim standardem się nie zgadzamy. Jako członek sejmowej Komisji Skarbu Państwa chciałbym, żeby Komisja na to zwróciła uwagę panu ministrowi, który sprawuje nadzór właścicielski nad spółką LOT.

Oczywiście chciałbym, żeby LOT był naszą sztandarową wizytówką, bowiem latam po całym świecie. Jest szansa, żeby LOT był taką spółką, bo ma znakomitą załogę. Tak właściwie to już jest chyba jedyny majątek, to jest to jedyny składnik aktywów – płynne, liczące się. Teraz pytanie odnoszące się do tego składnika aktywów, a więc do personelu. Po co została powołana spółka Pilot 1? Po co? W jakim celu? Zasiada w niej dyrektor Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi oraz dyrektor Biura Personelu Pokładowego.

Jaki jest cel powołania tej spółki? Czy ten składnik aktywów – najcenniejszy składnik spółki, jakim jest załoga – ma być przeniesiony do tej drógiej spółki? Jeżeli tak, to w jaki sposób? Zgodnie z jakim modelem?

Czy będą zwolnienia, wypowiedzenia umów o pracę? A później samozatrudnienie – co byłoby kuriozalnym rozwiązaniem, bowiem my piętnujemy i piętnować będziemy te śmieciówki, bo to są już śmieciówki, śmieciowe umowy. Ci ludzie, ten personel o najwyższych kwalifikacjach, możliwych do uzyskania w zakresie zadań, które wykonują na co dzień, nie może być tak traktowany. To są ludzie, którzy wymagają godnego traktowania, a nie traktowania na zasadzie umów śmieciowych.

Kolejna kwestia. Zapytam się o pomoc publiczną. W okresie sprawozdawczym – bo tylko za taki okres ostatniego roku mamy tę informację – spółka otrzymała 400 mln zł pomocy publicznej, a więc chciałem zapytać, na co te 400 mln zł zostało wydatkowane? W jaki sposób te 400 mln zł wpłynęło na wyniki spółki? W jaki sposób? W którym miejscu wpisano te 400 mln zł, które wpłynęły do spółki w formie pomocy publicznej? Ta pomoc prawdopodobnie będzie uznana i oby tak było, bo gdyby nie została uznana, to śmiem twierdzić, że w tej chwili byśmy byli w zupełnie innym miejscu, jeśli chodzi o mówienie na temat przyszłości i rozwoju tejże spółki.

Panie ministrze, panie prezesie i panie przewodniczący. Chciałbym jako członek tej Komisji być poważnie traktowany i otrzymać poważne, szczegółowe informacje, dotyczące przeszłości, teraźniejszości i przyszłości tejże spółki. Miejmy nadzieję, że świetlanej przyszłości. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, panie pośle. Myślę, że pan poseł będzie bardzo poważnie potraktowany w momencie udzielania odpowiedzi przez pana ministra i pana prezesa.

Pan przewodniczący Wydrzyński. Bardzo proszę.

Poseł Maciej Wydrzyński (TR):

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie prezesie. Mam pytanie. Doszły do mnie informacje o tym, że taka destynacja jak Kuba będzie w najbliższym czasie wielokrotnie odwiedzana. Nie mówił pan prezes o tym, a szkoda, bo pewnie można się tym pochwalić. Z moich informacji wynika, że będzie to niebawem siedem razy w miesiącu. Chciałbym zapytać, jak to wpłynie na budżet LOT-u, to znaczy czy to jest policzone? To było pierwsze pytanie.

Drugie pytanie. Czy rzeczywiście kosztem dalekich lotów zagranicznych Dreamlinerem, odbywających się przecież bez przesiadek, jak mi wiadomo – chyba że jest inaczej, to proszę o informację – czy kosztem tych dalekich podróży będzie nadal obcinana siatka połączeń krajowych? Czy być może jest szansa, że taka ilość długodystansowych połączeń spowoduje, iż nie będziemy musieli obcinać krajowych połączeń? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Pan poseł Jaworski ma głos. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Dziękuję. Panie ministrze, mam pytania do pana. Pierwsze pytanie dotyczy pana wypowiedzi na temat poprawiającej się marki LOT-u. Otóż w dobie Internetu i popularności wszelkiego rodzaju komunikatorów, na forach są wpisywane przez pasażerów różnego rodzaju informacje. Podczas dyskusji – zwłaszcza kiedy dyskusje dotyczą linii lotniczych – pasażerowie na PLL LOT nie pozostawiają bardzo często suchej nitki. Dzieje się tak zwłaszcza przy tzw. połączeniach, które są obsługiwane przez dwie linie, np. typu LOT – Lufthansa czy LOT – Turkish Airlines.

Kiedy pasażerowie nie wiedzą do końca, której linii samolot zostanie podstawiony, a dowiadują się, że to jednak będzie samolot LOT-u, a nie Lufthansy czy Turkish Airlines, to są wyjątkowo niezadowoleni. Jest to związane przede wszystkim z faktem, że pasażerowie, płacący czasami kilka tysięcy złotych za bilet, wsiadając do samolotu LOT muszą jeszcze dodatkowo płacić za rzeczy, które w standardzie innych linii są bezpłatne. Choćby kawa czy herbata – kosztują około 10 zł czy 2 euro w momencie, kiedy

inni przewoźnicy są w stanie zapewnić darmowy napój; w innych liniach taki napój, którego koszt wyprodukowania wynosi kilkadziesiąt groszy, jest niejako standardem. Jeżeli tak się dzieje, to nie możemy się dziwić, że później w informacjach na blogach czy w komentarzach LOT jest opisywany jako linia, która zupełnie nie dba o swoich pasażerów.

Dotyczy to bardzo często także sposobu traktowania pasażerów, oczekujących na samolot. Kiedy następuje spóźnienie czy też wynika jakaś sytuacja, wymagająca tłumaczenia, to pojawia się magiczny komunikat ze „względów operacyjnych" i klienci nie mają żadnej możliwości, aby dowiedzieć się, co tak naprawdę się stało i dlaczego te samoloty odlatują w późniejszych godzinach.

Kolejny element, który pojawia się na forach, to jest kwestia traktowania pasażerów LOT-u przy wsiadaniu do autobusów. Tutaj jest taka sytuacja, że bardzo często pasażerowie LOT-u wsiadają do mniejszej liczby autobusów, niż mają do dyspozycji np. klienci Lufthansy. Nie wiem, czy to wynika ze względów oszczędnościowych? Kto tę sprawę tak organizuje, że w momencie, kiedy w autobusie trzeba czekać czasami 20-25 minut – a wydaje się, że autobus jest już przepełniony – nie podstawia się drugiego autobusu, tylko wszyscy są ściśnięci i czekają? To są opisy pasażerów, a sytuacja dotyczy nie tylko polskich lotnisk, ale także z innych – zwłaszcza wtedy, kiedy leci LOT, ma dochodzić do takich sytuacji.

Panie ministrze, to są rzeczy drugorzędne, mimo że ważne, bo one kształtują pewien wizerunek marki. Natomiast to, co jest najbardziej niepokojące, a wynika z dyskusji i pytań, które były zadawane, to jest jednak kwestia traktowania pracowników, związkowców. Panie ministrze, myślę że na pytania, które tutaj padły, powinniśmy otrzymać rzetelną odpowiedź. Czy rzeczywiście jest tak, jak pytali koledzy, że związkowcy są zwalniani z naruszeniem prawa? Czy osoby, które zostały wybrane do władz spółki jako pracownicy, nie są do tychże władz powoływani? Jeżeli tak jest, to dlaczego ministerstwo nie reaguje?

Proszę także o informację, czy to jest normalne, że zarząd spółki postanawia wytaczać procesy osobom, które są powołane do tego, aby dowiadywać się o wiele kwestii i kontrolować nasz wspólny majątek, to znaczy posłów na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej? Myślę, że to jest chyba pierwszy tego typu przypadek w Polsce, aby spółka, należąca w większości do Skarbu Państwa, wytaczała procesy posłom na Sejm za to, że podejmują działania, do których zostali prawnie zobowiązani. Tak, że proszę także o informację na ten temat.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Kolejnym mówcą będzie pan Henryk Zimakowski. Mamy tu lekki problem, jeżeli chodzi o rolę, w której uczestniczy pan w tym posiedzeniu, bo na liście gości przy pana nazwisku mam logo OPZZ, a na kartce, którą mi pan dostarczył, jest napisane: prywatny akcjonariusz LOT-u. Będę zatem wdzięczny za sprecyzowanie perspektywy, z której będzie pan wygłaszał swoją opinię. Bardzo proszę. Chciałbym to od pana usłyszeć, żebym miał pełną jasność. Bardzo proszę.

Przedstawiciel OPZZ, mniejszościowy akcjonariusz PLL LOT S.A. Henryk Zimakowski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Proszę państwa, chciałbym na początek przedstawić małe sprostowanie do informacji ministra Baniaka. Dokładnie śledzę, ile to udziałów ma Skarb Państwa w PLL LOT i wiem z dokumentów, że ma 93,1%, a nie 68%.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Bardzo proszę o odpowiedź, bo chcemy mieć w protokole jasność – występuje pan jako przedstawiciel związków zawodowych czy jako prywatny akcjonariusz?

Przedstawiciel OPZZ, mniejszościowy akcjonariusz PLL LOT S.A. Henryk Zimakowski:

Jestem i przedstawicielem związków zawodowych, i jestem akcjonariuszem.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Ale zaprosiliśmy pana jako przedstawiciela OPZZ, tak? Dobrze pamiętam? Bardzo proszę o kontynuowanie.

Przedstawiciel OPZZ, mniejszościowy akcjonariusz PLL LOT S.A. Henryk Zimakowski: Prostuję zatem tę informację. Oczywiście ta druga transza – ponad 68%, o których minister Baniak wspomniał – jest również z drugiej firmy, która w 100% należy do Skarbu Państwa. Na walnych zgromadzeniach akcjonariuszy pojawia się jeden przedstawiciel, który reprezentuje 93,1% udziałów.

Drugie sprostowanie, które wywołały również słowa ministra Baniaka i prezesa Mikosza. Otóż LOT w grudniu 2012 r. dostał pożyczkę, a nie pomoc finansową – pożyczkę w wysokości 400 mln zł. Ciekawe jest to, że ta pożyczka została oprocentowana stopą 11%., a w związku z tym odsetki od tej pożyczki właśnie ciążą na wynikach finansowych LOT-u. W tym momencie, kiedy pomoc rzeczywiście będzie dokonana – a planowana jest na 200 mln euro – to wtedy udział Skarbu Państwa w spółce LOT urośnie do 99,99%; czyli można będzie powiedzieć, że po skonsumowaniu pomocy publicznej LOT będzie praktycznie spółką Skarbu Państwa.

Chciałbym zwrócić uwagę państwa na następującą rzecz. Otóż przedstawiono w różowych barwach wyniki 2013 r. Te wyniki 2013 r., a więc zysk netto 26 mln zł, są sztuczne, bo dokonano pewnych posunięć w rachunkowości. Są one możliwe z punktu widzenia przepisów, ale jak się ich dokona, to wtedy porównanie roku 2013 do roku 2012 jest praktycznie niemożliwe, bo nie ma porównywalności. Gdyby sprowadzić wyniki 2013 r. do porównywalności z 2012 r., to trzeba powiedzieć, że koszty amortyzacji zmniejszono o 20 mln na skutek przeszacowania majątku, czyli samolotów Embraer – w 2012 r. o 400 mln. To jest pierwsza duża pozycja kosztowa. Śmieszne jest to, że przecież samoloty są w dzierżawie finansowej i LOT musi płacić raty zgodnie z umowami dzierżawy, a jednak w koszcie ewidencjonowanym pomniejszono te koszty właśnie o 20 mln kosztów amortyzacji.

Drugi element, również bardzo dużo ważący na wynikach 2013 r., to jest sprawa, którą LOT próbuje utrzymać w tajemnicy – a chodzi o dokonanie w połowie zeszłego roku refinansowania czterech samolotów Boeing 767. Owo refinansowanie polega na tym, że od połowy zeszłego roku za te cztery samoloty LOT nie płaci rat dzierżawnych, a raty dzierżawne wyniosłyby gdzieś około 20 mln dolarów. LOT płaci tylko odsetki od kapitału, który był użyty na wypuszczenie obligacji EXIM Banku; prawdopodobnie w kwocie około 450 mln dolarów. Efekt jest taki, że koszty tych samolotów będą cudownie mniejsze, bo za II półrocze zamiast 20 mln dolarów są tylko 4 mln dolarów do zapłacenia. W następnych latach będzie podobnie, ale to finansowanie ma swój mankament; mankament polegający na tym, że za 10 lat te samoloty trzeba będzie wykupić za kwotę 450 mln dolarów. Krótko mówiąc, zrobiono olbrzymią bańkę finansową, która się zemści na PLL LOT za ileś tam lat. To tytułem wyjaśnienia.

Chciałbym zwrócić uwagę na jeszcze jedną rzecz, jeśli chodzi o sposób ratowania LOT-u przy pomocy środków z pomocy publicznej – tych 200 mln euro, na które najprawdopodobniej za kilka tygodni będzie zgoda KE i wreszcie LOT odetchnie. Chciałbym powiedzieć, że trzeba sobie zdać sprawę z tego, co będzie dalej, kiedy już pomoc publiczna zostanie skonsumowana.

Otóż po to, żeby uzyskać długotrwałą rentowność, trzeba będzie w następnych latach uzyskiwać rentowność brutto na poziomie co najmniej plus 2,5%. Tymczasem dotychczasowe doświadczenia z czterech ostatnich lat są takie, że w 2009 r. rentowność brutto wynosiła ponad minus 9%. W następnym roku było to minus 7%, w kolejnym roku rentowność brutto wyniosła minus 6%, a w następnym roku – minus 7%. Gdyby zaś dokładnie policzyć, jaka była rentowność w 2013 r., to z zapisów sprawozdania finansowego wychodzi minus 4,1%. Gdyby jednak uwzględnić to poprawienie bilansu, to faktycznie jest minus 6,5%, a więc trzeba dokonać skoku z poziomu minus 6,5% do plus 2,5%. Jest pytanie – czy to jest możliwe? Uważam, że jest możliwe, ale pod czterema warunkami. Jeśli państwo pozwolą, to powiem o tych warunkach.

Pierwszy warunek, żeby LOT nie upadł po udzieleniu mu pomocy publicznej, jest taki, żeby zarządy i rady nadzorcze były profesjonalne. Nieprofesjonalność jest wtedy, gdy rozbieżność między planowanym wynikiem finansowym a wynikiem rzeczywiście wykonanym jest większa niż 10%. Tak to jest przyjęte w liniach lotniczych. A co było w PLL LOT? W 2012 r. ta rozbieżność wynosiła 380%. W 2013 r. rozbieżność wynosi

98%, a więc jest pewna poprawa, ale dalej jest źle. To oznacza, że nie ma rozeznania w popycie, a jak się nie ma rozeznania w popycie, to programy przewozowe są do luftu – przepraszam za wyrażenie.

Drugi warunek, żeby LOT nie upadł, jest taki, żeby wreszcie skończył się wrogi stosunek zarządów i rad nadzorczych do związków zawodowych. Twierdzono, że to wysokie koszty pracy są powodem strat w spółce. Jest to nieprawda. Jest to kłamstwo. Udowodniły to ostatnie cztery lata. Jeden z posłów cytował tu dane, które mówią o tym, że przez ostatnie cztery lata mimo oszczędności na kosztach pracy zmarnowano około 300 mln zł. Szczegółowe wyliczenie mogę przedstawić.

Trzeci warunek, żeby LOT nie upadł po udzieleniu mu pomocy publicznej, jest taki, żeby Rada Nadzorcza przestała być marionetką.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Proszę o zmierzanie już do pointy, panie akcjonariuszu.

Przedstawiciel OPZZ, mniejszościowy akcjonariusz PLL LOT S.A. Henryk Zimakowski:

Dowód na to jest taki, że przeprowadzono konkurs na prezesa LOT na przełomie 2012/2013 r. w dziwny sposób, który świadczy o tym, że Rada Nadzorcza jest rzeczywiście marionetką. Drugi dowód na to, to brak zatwierdzenia planu restrukturyzacji i planu ekonomiczno- finansowego na 2013 r. przez Radę Nadzorczą, choć jest to statutowy obowiązek Rady Nadzorczej.

A ostatni warunek, żeby LOT nie upadł – przykro mi to mówić, panie ministrze – ale trzeba byłoby skończyć z nonszalancją zarządzania kapitałowego, prowadzonego przez ministerstwo. Nonszalancja zarządzania objawia się m.in. w ten sposób, że powołuje się nieprofesjonalną Radę Nadzorczą, a taka Rada Nadzorcza powołuje nieprofesjonalny zarząd. Również dotychczas nigdy w 14-letniej historii nie zdarzyło się, żeby ministerstwo dochodziło roszczeń w stosunku do osób winnych strat.

Na zakończenie chciałbym powiedzieć, proszę państwa, że ratowanie spółki za pośrednictwem pomocy publicznej to nie jest jedyny sposób ratowania LOT-u. Jest jeszcze jeden sposób, który jakoś jest przemilczany – a chodzi o spółkę pracowniczą. Moim zdaniem zorganizowana, przygotowana spółka pracownicza ma większe szanse na uratowanie LOT-u niż pomoc publiczna – niż te 200 mln euro i utrzymanie spółki akcyjnej z udziałem Skarbu Państwa.

Od 2009 r. w Ministerstwie Gospodarki istnieje program, który nazywa się „Wsparcie prywatyzacji poprzez udzielenie poręczeń i gwarancji spółkom z udziałem pracowników i jednostek samorządu terytorialnego”. Z tego programu można by było skorzystać. Chcę powiedzieć, że idea spółki pracowniczej LOT-u była przedyskutowana w resorcie gospodarki, a do założenia takiej spółki zachęcał również ówczesny wiceminister...

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Prosimy o pointę.

Przedstawiciel OPZZ, mniejszościowy akcjonariusz PLL LOT S.A. Henryk Zimakowski:

…Ministerstwa Skarbu Państwa, pan Zdzisław Gawlik. Już kończę.

Doświadczenie z UE mówi, że skuteczność ratowania firm przy pomocy spółek pracowniczych to jest 98%. W Polsce wynosi 92%.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Proszę o skupienie się na problematyce LOT-u.

Przedstawiciel OPZZ, mniejszościowy akcjonariusz PLL LOT S.A. Henryk Zimakowski:

Już kończę. Dlaczego nie rozważacie poważnie tego problemu? Twierdzę, że LOT można uratować, ale trzeba go mądrze ratować.

Pełny tekst mojego wystąpienia w formie pisemnej, panie przewodniczący, dostarczę na pana ręce razem z listem do ministra Karpińskiego. List wysłałem 3 lipca i udowadniam w nim, że wyniki 2013 r. nie są wcale takie optymistyczne, jak to się chce przedstawić.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dobra pointa. Z przyjemnością przyjmę taki list i przekażę go na ręce pana wiceministra Baniaka.

Bardzo proszę, kto z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę chętnych. Zamykam dyskusję. Aha, pani. Bardzo proszę. Proszę o przedstawienie się. Proszę o zwięzłość i proszę nie przedstawiać elaboratów i analiz.

Przewodnicząca Związku Zawodowego Personelu Pokładowego Elwira Niemiec:

Nazywam się Elwira Niemiec. Reprezentuję Związek Zawodowy Personelu Pokładowego.

Mam pytanie odnośnie spółki Pilot 1. Spółka, która niedawno została zarejestrowana w KRS, a w jej zarządzie zasiadają pracownicy LOT-u. Obecnie została ogłoszona rekrutacja personelu pokładowego. W ogłoszeniu napisano, że personel ten będzie zatrudniany przez spółkę zewnętrzną. Jest to rekrutacja do LOT-u. Mam pytanie: czy właśnie ta spółka będzie rekrutowała personel pokładowy? Na jakich warunkach? Czy będą to umowy cywilno-prawne, czy będzie to samozatrudnienie?

Mam również pytanie, czy do tej spółki będzie przeniesiony personel pokładowy z LOT-u i piloci? Czy w związku z tym będą przeprowadzane zwolnienia grupowe w PLL LOT? O zwolnieniach słyszeliśmy już zresztą wcześniej.

Jaki sens ekonomiczny ma taka operacja w przypadku personelu pokładowego, który jest najtańszym personelem w Europie? Dlaczego LOT powrócił do tego tematu? Powrócił – ponieważ wcześniej była już podobna spółka, Silesia Aviation, o której również była mowa na posiedzeniach Komisji Skarbu Państwa. To jest moje pytanie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. Nie widzę innych zgłoszeń… Bardzo proszę.

Przewodniczący Związku Zawodowego Naziemnego Personelu Lotniczego Robert Skalski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Robert Skalski, Związek Zawodowy Naziemnego Personelu Lotniczego.

Moje pytanie nie jest bezpośrednio związane z LOT-em. Chciałbym tylko pana ministra Baniaka zapytać o jedną rzecz. Chodzi mi o spółkę LOT AMS, która jest w gestii Państwowej Agencji Rozwoju Przemysłu; jest to spółka dostarczająca usługi serwisowe dla LOT-u. Co się stanie z LOT-em, jeśli tej spółki nie będzie na polskim rynku? A zarząd, jak na razie, dąży do tego, żeby tę spółkę zlikwidować. Spółka powstała w 2010 r. po wydzieleniu ze struktur bazy technicznej przez pana Sebastiana Mikosza, ówczesnego i obecnego prezesa tej spółki. Spółka ma kapitał zakładowy 250 mln, z tego na dzień dzisiejszy środków jest już mniej o 50 mln. W związku z tym mam pytanie do pana ministra: jak długo będzie pan tolerował tak nieudolne zarządzanie spółką, że ona kurczy się w ciągu czterech lat o 1/5? To jest jedno pytanie.

Drugie pytanie, też do ministra, związane jest z tym, że w zarządzie spółki LOT AMS zasiada pan Mariusz Szpikowski, który jest jednocześnie członkiem Rady Nadzorczej spółki w stu procentach konkurencyjnej i do LOT-u, i do LOT AMS. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. W dalszym ciągu pytam, czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę chętnych, zatem zamykam dyskusję. Bardzo proszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Jeśli chodzi o pytania pana posła Seligi, to rozumiem, że są to pytania do pana prezesa. Ogólny komentarz – wydaje się, że w większości dużych firm, mimo pracy zarządu i menadżerów, korzysta się z usług firm zewnętrznych. Są to usługi odpłatne. Natomiast co do szczegółów, to poproszę o odpowiedź prezesa Mikosza.

Jeśli chodzi o pytanie-komentarz pana posła Kwiatkowskiego, to ja bym wolał oceniać swojego szefa, przełożonego, ministra Karpińskiego po jego realnej działalności, a nie po nielegalnych nagraniach. Chcę zapewnić – i nie boję się tych słów – że jest to osoba, która jest autentycznie zaangażowana w proces naprawy LOT-u. Minister Karpiński obejmując urząd musiał decydować o dalszym zaangażowaniu i podjął swoje osobiste, własne ryzyko, ale także wziął na siebie ryzyko polityczne. Proszę wierzyć, że LOT jest na liście absolutnych priorytetów, jeżeli chodzi o zaangażowanie Ministra Skarbu

Państwa. Bardziej bym tutaj patrzył na czyny, na częstotliwość kontaktów z Komisją Europejską, na ilość wyjazdów i rozmów telefonicznych. Ja osobiście, jako osoba podległa ministrowi Karpińskiemu, mogę się tylko cieszyć z takiego szefa, który tak mocno angażuje się w ten supertrudny proces.

Jeżeli chodzi o regulacje zobowiązań, to tak, jak mówiłem, zespół monitorujący spotyka się w różnym tempie, ale cyklicznie – raz na dwa tygodnie, raz na miesiąc, a kiedy trzeba, to częściej. Mam nadzieję, że tu nic nie przekręcę, ale jeżeli chodzi o zobowiązania, to dzisiaj jesteśmy w takiej sytuacji, że po raz pierwszy od dłuższego czasu spółka nie ma na swoim koncie żadnych przeterminowanych zobowiązań. Po raz pierwszy jest taka sytuacja, że jeżeli występuje jakiś dług względem kontrahentów, to jest to wszystko w formie uregulowanych umów handlowych. To tyle, jeżeli chodzi o bieżące regulowanie należności.

Jeżeli chodzi o drugą transzę, o co raczył pytać pan poseł Kwiatkowski, to mówiłem o tym wielokrotnie i też powiedziałem to dzisiaj. Otóż chcielibyśmy, aby ta pomoc – jeśli będzie musiała wystąpić – to żeby wystąpiła jak najpóźniej i była jak najmniejsza. A najlepiej byłoby, gdyby tej pomocy nie było w ogóle, bo jest to miecz obosieczny dla spółki. Wydaje się, że budżet państwa i polski podatnik udźwignąłby dodatkową pomoc, natomiast to się wiąże z koniecznością zastosowania środków kompensacyjnych, a w interesie samej spółki, jej zarządu i jej pracowników jest to, żeby tych środków stosować jak najmniej. Proszę zatem uwierzyć, że jest tu pełna determinacja, żeby zminimalizować w ogóle formułę drugiej transzy.

Jeżeli chodzi o sprawozdanie finansowe, to pan poseł raczył pytać w szczególności o znak towarowy. Znak towarowy jest dobrem, jest marką, jest jakimś poważnym aktywem po stronie spółki, jednakże nie jest to aktywo, które byłoby ujęte w sprawozdaniu finansowym. Spółka nie dokonała jego wyceny. Natomiast mamy świadomość tego, że jest to dobro nie tylko spółki, ale jest to dobro – nie boję się tego słowa dzisiaj użyć – ogólnopolskie, ogólnonarodowe.

Jeżeli chodzi o konstatację tego, co doniosła przedwczoraj jedna z gazet, to dzisiaj widać po wypowiedzi komisarza Almunii, że ta gazeta – której tytułu celowo nie powtórzę – wyjątkowo nie wstrzeliła się w odpowiedni moment. Wypowiedź komisarza Almunii, podobnie jak szerszy opis, zawarty w sprawozdaniu audytora, wskazuje bowiem na coś zupełnie innego, niż ta gazeta chciałaby przekazać polskiemu czytelnikowi.

Faktem jest, panie pośle, że spółka zanotowała poziom ujemy kapitałów własnych, ale jest to fakt wyłącznie księgowy, który nie ma realnego wpływu na działalność spółki. Ujemne kapitały pojawiły się ze względu na stratę netto, poniesioną w 2012 r. oraz w latach ubiegłych, a także z uwagi na dokonane w 2012 r. odpisy z tytułu aktualizacji wyceny. Tak że to, o czym napisał audytor, jest prawdziwe, natomiast w swoim opisie mówi znacznie więcej. W opisie audytor mówi, że spółka ma zdolność kontynuowania działalności, a także stwierdza, że spółka przygotowała rzetelne informacje finansowe oraz poprawia swoją bieżącą płynność, jak również bieżące wyniki. To jest bardzo efektowne – wyrwać jakieś zdanie z szerszego kontekstu i tym zdaniem manipulować na potrzeby publicystyki. Nie jest to absolutnie przytyk do wypowiedzi pana posła, ale do artykułu, który pan poseł był łaskaw przytoczyć.

Jeżeli chodzi o pytania pana posła Zubowskiego o zabezpieczenia od wahania kursów walut, to poproszę później pana prezesa Mikosza, żeby odniósł się do tej kwestii. Podobnie poproszę o odniesienie się do udziału kosztów pracy.

Natomiast odpowiem krótko na pytanie o umowę z Boeingiem, związaną w jakiejś mierze z Boeingiem 787. Ta umowa i korzyści z niej osiągnięte absolutnie pokrywają również koszty wynajęcia samolotów zewnętrznych – także na usłudze ACMI. Zgadzam się, że bardzo drogiej, ale jakby to, co udało się wynegocjować w umowie partnerskiej z Boeingiem, absolutnie pokrywa te koszty.

Jeżeli chodzi o pytania pana posła Warzechy o strategię LOT-u, to tak, jak powiedziałem – to, co dzisiaj było najistotniejsze, to był plan restrukturyzacji, bo spółka znalazła się w bardzo trudnym, kluczowym momencie. Plan restrukturyzacji stał się jednocześnie strategią krótkookresową dla spółki. Tutaj były wszystkie ręce na pokładzie, żeby tę strategię dowieźć do celu. Tak, jak powiedziałem, niezależnie od tego już dzisiaj

w spółce jest opracowywany przy udziale przedstawicieli Skarbu Państwa plan dalszego rozwoju LOT-u po zakończeniu okresu restrukturyzacji. O tym planie będzie można coś zakomunikować po pierwsze po formalnej decyzji KE. Po dowiezieniu planu restrukturyzacji przyjdzie czas na odsłonę strategii.

Jeżeli chodzi o pytania pana posła Małeckiego co do stanowisk w Radzie Nadzorczej i zarządzie, które powinny być obsadzone przez przedstawicieli załogi, to dzisiaj i ostatnio zwróciłem na to uwagę szefowi Rady Nadzorczej. Według mojej wiedzy ma to być tematem najbliższego posiedzenia Rady Nadzorczej; to zresztą w jej gestii jest jakby ta relacja.

Jeżeli chodzi o pytania, a bardziej o komentarz pana posła Zbrzyznego. Pan poseł się spóźnił; ja też się spóźniłem, więc nie mam odwagi cywilnej jakby wypominać spóźnienia, natomiast była prezentacja, moja krótka wypowiedź, a także prezentacja prezesa Mikosza co do samego funkcjonowania LOT-u, co było rozwinięciem krótkiego materiału, który przekazaliśmy Wysokiej Komisji.

Do pana posła mogę mieć osobisty adres na temat LOT-u. Nie po raz pierwszy zapraszałem i zachęcałem, żeby się spotkać w trybie indywidualnym. Chętnie podzielę się z każdym z posłów Wysokiej Komisji swoją wiedzą na temat tego, co mogę o PLL LOT powiedzieć; a czego nie wiem, to będę się mógł o to na bieżąco w budynku dopytać czy sięgnąć do odpowiednich materiałów.

Rozumiem, że pan poseł pytał, podobnie jak pani przewodnicząca Elwira Niemiec, o spółkę Pilot 1. Z tego, co zrozumiałem, to chodzi o spółkę Lotnik 1, ale też poproszę, żeby krótko prezes Mikosz powiedział o potrzebie powołania tego typu podmiotu.

Padło pytanie, na co poszło 400 mln pomocy publicznej. Panie pośle – na regulację zobowiązań. Nie chcę przekłamać, ale wydaje mi się, że mówię zgodnie z prawdą – otóż 83% z tej kwoty trafiło na realizację zobowiązań do podmiotów kontrolowanych przez Skarb Państwa, a więc takie było wykorzystanie tej pomocy.

Jeżeli chodzi o wpływ tej kwoty na wynik, to była to pożyczka. Do dzisiaj jest to pożyczka, którą owszem, planujemy skonwertować na kapitał. Pojawiło się pytanie, zdaje się pana posła Jaworskiego, dlaczego pożyczka jest tak wysoko oprocentowana – czy też może o to pytał pan poseł Zbrzyzny. Otóż po pierwsze jest to kwestia zgodności z wytycznymi KE. Po drugie, jak państwo słusznie zauważają, LOT nie ma w swojej dyspozycji aktywów, którymi mógłby zabezpieczyć tego typu pożyczkę i dlatego ta pożyczka jest droższa. To jest droższy pieniądz. Dlatego trzymanie tej pożyczki bez jej konwersji jest dzisiaj jakby niekorzystne dla spółki. Spółka ponosi koszty utrzymywania tego finansowania, dlatego zależy nam na tym, żeby dokonać konwersji, a nie trwać na drogim finansowaniu.

Pan poseł Jaworski, podobnie jak pan poseł Zbrzyzny, pyta o ludzi, o kapitał ludzki. Zgadzam się, że nie ma LOT-u bez ludzi i nie ma LOT-u bez zaangażowania ludzi, ale też nie ma LOT-u, panie pośle, bez tego kosztu społecznego, jaki został poniesiony. Zgadza się, wielu ludzi straciło pracę. Proszę wierzyć, że nie było frajdy z tego tytułu w moim budynku. Pokuszę się o tezę, być może w państwa opinii ryzykowną, że nie było również frajdy po stronie prezesa Mikosza, kiedy przychodziło do wręczania wypowiedzeń.

Jeśli chodzi o LOT AMS, to ten podmiot jest dzisiaj w ręku Państwowej Agencji Rozwoju Przemysłu. To bardzo cenny składnik aktywów, który oceniamy jako bardzo perspektywiczny w połączeniu z jego lokalizacją, z jego geografią, z dostępem do dużego, warszawskiego lotniska i do rosnącego rynku. Podobnie jak pan poseł, ja też nie byłem zadowolony w stu procentach z funkcjonowania LOT AMS. Uważam, że jest to podmiot, który powinien się rozwijać, a nie kurczyć. Powinien to być podmiot, który jest przygotowany na obsługę nie tylko naszych krajowych spółek, ale podmiot, który może śmiało konkurować o klienta zewnętrznego, albowiem ma bardzo dobre usługi, bardzo dobre certyfikaty, a jest konkurencyjny cenowo w stosunku do tego typu podmiotów w Europie. Dlatego zakładamy, że spółka będzie się rozwijać i również temu służą ostatnie zmiany w zarządzie.

Co do działalności konkurencyjnej jednego z członków zarządu, to sprawdzę informację i deklaruję, że ta sytuacja zostanie absolutnie uporządkowana, jeżeli dochodziłoby

do takiego elementu konkurencyjności, związanej z zasiadaniem w organach spółek, które ze sobą konkurują.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Przepraszam, że przerywam, ale salę mamy do 16.00. Proszę o udzielanie odpowiedzi w takim trybie, żebyśmy w ciągu 15 minut mogli zakończyć posiedzenie.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Już będę kończył. Jeżeli chodzi o to, co podnosił też poseł Jaworski, czyli kwestie sporów, w tym sporów sądowych. Jestem osobiście zwolennikiem wszelkiego dialogu społecznego, zwłaszcza na poziomie zakładu pracy, czyli dialogu autonomicznego na poziomie pracodawca-pracownik, ale tutaj też jest ważne, żeby nie mylić dialogu społecznego z dyktatem związkowym. To są jakby dwie różne formuły dyskusji i chciałbym, żebyśmy tak w swoim sumieniu potrafili wszyscy ocenić, po której stronie są racje w tym sporze.

Rozumiem, że jeżeli zauważamy, iż łamane jest prawo związkowe czy łamany jest Kodeks Pracy, to każdy pracownik i każdy działacz związkowy ma prawo się przed tym bronić i zaskarżyć określone decyzje. Podobnie spółka i jej organy ma prawo bronić się, dbając o swoje dobre imię. Przypomnę, że chociażby oskarżenia szanownych posłów, z którymi posłowie udali się do prokuratury, zostały ocenione przez prokuraturę jako bezzasadne, czyli bezpodstawne. Wydaje mi się, że to też jest dość wyraźny przekaz, jaki płynie z tego typu działalności.

Wydaje się, że jest w naszym wspólnym interesie – również odkładając w tym kontekście na bok spory partyjne – żeby w Polsce istniał przewoźnik z polską marką; z marką, którą wszyscy rozpoznajemy. Oczekiwałbym w tej kwestii wsparcia ze strony Wysokiej Komisji, jeżeli mogę o to prosić. Deklaruję rzetelną pracę – jeżeli chodzi o mnie, o moich pracowników – i deklaruję, że będę w sposób dość mocny egzekwował wzajemne ustalenia od zarządu spółki.

Co do szczegółów operacyjnych, to jeszcze bardzo proszę prezesa Mikosza o uzupełnienie.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Proszę, panie prezesie.

Prezes PLL LOT S.A. Sebastian Mikosz:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Postaram się odnieść do kilku głównych nurtów, które wynikały z pytań panów posłów. Bardzo jestem zadowolony, że mogę udzielić kilku wyjaśnień, bo mam nieodparte wrażenie, że pytania, które się pojawiają, są często kierowane ze strony związków zawodowych…

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Panie prezesie, proszę mówić bliżej mikrofonu, bo nie wszyscy pana słyszą.

Prezes PLL LOT S.A. Sebastian Mikosz:

…a słyszę je teraz z ust panów posłów, więc jednocześnie chciałbym się odnieść do kilku z nich.

Może zacznę od pierwszego wątku, jakim są doradcy zewnętrzni w spółce. My dość standardowo używamy oczywiście kancelarii prawnych, jest jakaś umowa na doradztwo, na doradztwo podatkowe poza Polską. Natomiast w tej chwili nie używamy do naszych prac żadnych innych firm doradczych.

Jeśli chodzi o znaną, upublicznioną sprawę naszego sporu z Ernst & Young, to wynikała ona ni mniej, ni więcej, jak tylko z faktu, że mój poprzednik nie zgodził się na coś, co ja określam formą szantażu; czyli nie zgodził się na to, żeby plan restrukturyzacji, pod którym firma miała się podpisać, został sporządzony za kwotę czterokrotnie wyższą niż ta, na którą była podpisana umowa.

Kiedy trafiłem do firmy, byliśmy w sytuacji, w której należało właściwie w ciągu dwóch miesięcy dokończyć ten plan. Posiłkowaliśmy się rzeczywiście innym doradcą. Chciałem jednocześnie panom bardzo wyraźnie wyjaśnić, że oczywiście było to ogromne wsparcie merytoryczne, ale też KE miała bardzo jasne oczekiwanie, że na planie restrukturyzacji zjawi się logo i podpis jednego bądź dwóch zewnętrznych doradców, którzy ocenią plan od strony merytorycznej. Niemniej jednak uznaliśmy, że zachowanie pierwszej wybranej

firmy doradczej było absolutnie nieakceptowalne i pozwaliśmy firmę o wszystkie poniesione koszty i o straty. Jesteśmy w tej chwili po pierwszym procesie. Myślę, że będzie to trwało, niestety, sporo czasu. Natomiast uregulowaliśmy już w zeszłym roku faktury za wykonaną pracę do wysokości, którą uznaliśmy za stosowną; uznaliśmy temat za zamknięty i weszliśmy na drogę sporu sądowego.

Planujemy nadal korzystać z firmy doradczej, szczególnie w zakresie analizy potoków pasażerskich. To są dane, które się kupuje, które są analizowane w przypadku strategii. Natomiast teraz nie wybraliśmy takich firm i nie wiemy, w jakim zakresie będziemy używać tego typu informacji. To są informacje, których standardowo żadna linia sama nie produkuje i nie posiada, ale nie jest to analiza strategiczna, tylko są to czyste dane, które zasilą model finansowy. Natomiast wszystkie prace nad aktualną strategią prowadzimy sami własnymi siłami.

Jeden z panów posłów zapytał o strategię, o której wielokrotnie mówiłem. Chciałem tylko powiedzieć, że pierwszy raz o strategii powiedziałem oficjalnie po spotkaniu z Radą Nadzorczą, kiedy to dostaliśmy pierwsze sygnały, iż KE skłania się do tego, aby okres restrukturyzacji zakończyć w 2015 r. Oczywiście strategia nie może być jeszcze gotowa, bo jej centralnym elementem jest możliwość rozwoju siatki. Kiedy tylko dostaniemy decyzję potwierdzającą, że będziemy mogli ją rozwijać, to wtedy jesteśmy umówieni z Radą Nadzorczą, że na sesji październikowo-listopadowej przedstawimy projekt radzie. Będzie na pewno kilka iteracji, dyskusja i przed końcem roku taka strategia trafi do właściciela. Tu nie chodzi o strategię rozumianą *sensu stricto* jako opis możliwości rynkowych, ale jest to przede wszystkim model finansowy, czyli budżet razem z biznesplanem, z założeniami finansowania zakupu floty i oczywiście rozwoju firmy.

Jeśli chodzi o audytora i ten artykuł, o którym wspominał pan minister, to może ja pozwolę sobie kilka rzeczy naprawdę wyjaśnić. Bardzo mi na tym zależy, dlatego że tutaj niekompetencja ekonomiczna piszących ten artykuł, jak i potem komentujących go, jest po prostu przerażająca. Po pierwsze audyt KPMG nie jest dokumentem tajnym. Jest dokumentem, który złożyliśmy do sądu. Jest to dokument publiczny, więc dziennikarz odkrył, że w zimie pada śnieg.

Cytując fragmenty, które zjawiają się integralnie w trzech kolejnych latach – czyli że LOT ma ujemne kapitały, co jest efektem oczywiście przepuszczania straty przez bilans -dziennikarz napisał coś, co jest powszechnie wiadome. Na całe szczęście – to jest też taka dość elementarna wiedza ekonomiczna – nie ma żadnego związku pomiędzy płynnością a kapitałami. Jest bardzo dużo firm, szczególnie przechodzących głębokie restrukturyzacje, które mają negatywne kapitały własne – nie będę już przypominał, co to w ogóle jest – ale regulują swoje zobowiązania. Jedno z drugim nie ma nic wspólnego.

Jestem naprawdę zaskoczony tym, że mówi się o wzroście zadłużenia LOT-u nie rozumiejąc, iż jest to oczywiste. Oczywiście, że wzrosło zadłużenie, bo dostaliśmy pożyczkę od rządu, która się tam zjawia, bo to jest pożyczka, która nie jest skonwertowana na kapitał. Ciężko zatem powiedzieć, że LOT się zadłuża. LOT się nie zadłuża, tylko dostał pożyczkę ratunkową, która była elementem publicznym.

A druga rzecz – aż dziw bierze, że tego nikt nie zauważył – to myśmy przecież odebrali Dreamlinery, które są w leasingu finansowym. Dług jest skapitalizowany, więc nie zadłużyliśmy się wobec dostawców w żaden sposób, tylko dokonaliśmy inwestycji, którą zgodnie z zasadami rachunkowości audytor skapitalizował i pokazał w zadłużeniu. Pokazał, bo jest to *de facto* nasze zobowiązanie pozabilansowe, ale on uznał, że jest zobowiązaniem trwałym, co jest słuszne i zgodne z regułami. Nie ma tutaj korelacji między regulowaniem zobowiązań, trzeba tylko troszeczkę głębiej sięgnąć w elementarną mechanikę ekonomiczną, żeby to zrozumieć.

Podobnie ma się rzecz ze zjawiającymi się zarzutami o tzw. inżynierii finansowej. To jest już przerażające, dlatego że LOT nie zmniejszył amortyzacji w zeszłym roku, czyli sztucznie nie tworzył wyniku, tylko go zwiększył. Myśmy nie dość, że zwiększyli amortyzację, to jeszcze porozumienie z Boeingiem, o które jeden z panów posłów pytał, zostało zaksięgowane na bieżący rok, więc tak naprawdę udało nam się poprawić ten wynik, nie stosując żadnych zapisów księgowych z zeszłego roku czy mających miejsce

w tym roku na rok zeszły. No, ale to trzeba zajść troszkę dalej, poza poszukiwanie sensacji, żeby tego typu rzeczy zrozumieć – i myślę, że jeszcze trzeba trochę dobrej woli.

Pan poseł był uprzejmy pytać mnie o porozumienie z Boeingiem. Porozumienie z Boeingiem rzeczywiście zostało zawarte. Wyliczyliśmy wszystkie koszty, jakie ponieśliśmy w 2012 i 2013 r. Wyliczyliśmy wszystkie koszty pośrednie i bezpośrednie, a było ich rzeczywiście sporo. Mam takie zobowiązanie prawne, że nie mogę mówić o tej kwocie i będę się tego trzymał, natomiast chciałem powiedzieć, że zauważalne to było oczywiście w poprawie płynności. Na początku roku mieliśmy bardzo utrudnioną płynność finansową i dlatego byliśmy zdecydowani na to, żeby poprosić o drugą transzę. Następnie właśnie na skutek różnych porozumień i poprawy udało się ten moment odsunąć, co pokazywało, że mamy pokryte straty. Byliśmy i jesteśmy usatysfakcjonowani, a relacje z Boeingiem są bardzo poprawne. Samolot jest coraz lepiej eksploatowany.

Przy tej okazji pozwolę sobie kilka słów powiedzieć o zabezpieczaniu. Otóż nie mogę ujawnić dokładnie poziomu...

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Panie prezesie, niestety, ale mamy tylko pięć minut, więc proszę tylko o główne wątki i o odpowiedź na piśmie na temat tego, o czym pan nie zdąży powiedzieć.

Prezes PLL LOT S.A. Sebastian Mikosz:

Dobrze. LOT prowadzi politykę zabezpieczenia ryzyka zmiennej ceny paliwa. Prowadzimy ją w sposób radykalnie inny, niż robiliśmy to w latach 2007 – 2008 r., stosując najprostsze instrumenty zabezpieczenia. Proszę pamiętać, że nie mamy zdolności kredytowej właśnie w związku z sytuacją kapitałową i dlatego poprosiliśmy o konwersję. To jest kwestia płynność *versus* zabezpieczenie. W tej chwili jesteśmy dobrze zabezpieczeni.

Chętnie odniosę się, oczywiście na piśmie, do kwestii kadry i modelu dialogu społecznego. Myślę, że tutaj byłoby na to za mało czasu.

Tak, wykonujemy rejsy czarterowe na Kubę. To są rejsy zakupione przez zarówno touroperatora Itakę, jak i Rainbow, ale nie wykonujemy ich na połączeniach krajowych samolotem 787, więc nie ma korelacji pomiędzy połączeniami krajowymi a połączeniami czarterowymi.

Tak, powołaliśmy spółkę Lotnik 1. Jest to spółka brokerska. Będziemy jej coraz obszerniej używać. Oczywiście dalsze, inne plany są naszą handlową tajemnicą i nie będę ich tutaj ujawniał, ale jest to spółka, której przyszłość jest, powiedziałbym, rosnąca.

Poza tym oczywiście zanotowaliśmy wszystkie pytanie. Jestem też gotowy do indywidualnych spotkań w firmie, kiedy panowie posłowie sobie tego zażyczą, żeby udzielać wyjaśnień. Kilku panom posłom miałem okazję powiedzieć, że nie mogę udzielać odpowiedzi publicznie na posiedzeniach Komisji, bo są one objęte tajemnicą spółki. Jeśli byłoby to zamknięte posiedzenie, to chętnie podałbym więcej szczegółów, ale na tym etapie to jest wszystko, co mogę powiedzieć. Dziękuję państwu.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, panie ministrze. Zamykam posiedzenie…

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Panie przewodniczący, formalna sprawa. Pan minister wspominał, że odpowie na piśmie i pan prezes, że odpowie na piśmie, a my nie dostajemy odpowiedzi na piśmie. Informacja bieżąca, 20 marca w Sejmie – miałem obiecaną odpowiedź na piśmie i taka odpowiedź na piśmie nie przyszła, a cztery miesiące mijają. Mam nadzieję, że dzisiaj będzie to skuteczniej wypełniona obietnica.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

W imieniu prezydium bardzo proszę o poważne traktowanie składanych tutaj zobowiązań, bo o tym nie wiedziałem.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Proszę też o wyjaśnienie, dlaczego tamte odpowiedzi nie wpłynęły na piśmie.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Zamykam posiedzenie. Zapraszam na kolejne.